

Toetsing plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording groepsrisico (GR)

Bestemmingsplan Holland Casino Winthontlaan 8-12, Merwedekanaalzone

Auteur : J. van Berkel
Datum : 31 augustus 2017

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Inventarisatie plangebied.....	3
3. Wettelijk kader	3
4. Vervoer gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water	4
4.1. Basisnet	4
4.2. Vervoer over de weg, A12.....	4

1. Inleiding

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

2. Inventarisatie plangebied

In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

1. Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water. De A12 is een basisnetroute en bevindt zich ten zuiden van het plangebied op ca. 40 tot 50 meter afstand. De A12 is daarmee relevant voor het plangebied. Het Amsterdam Rijnkanaal, ook een basisnetroute, ligt op ca. 590 meter van het plangebied. Deze afstand is te groot om van invloed te zijn op het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig. Andere basisnet-transportassen liggen allen op zeer grote afstand (meer dan een kilometer) van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.
2. Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. Ten zuiden van de A12 bevindt zich een buisleiding voor het transport van brandstoffen. De kortste afstand tussen de buisleiding en het plangebied bedraagt ca. 170 meter. Deze afstand is te groot om van invloed te zijn op het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig. Andere buisleidingen liggen allen op zeer grote afstand (meer dan een kilometer) van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig.
3. Bedrijven die vallen onder het Bevi. In het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven. Ook buiten het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die van invloed zijn op het plangebied.

3. Wettelijk kader

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over weg, spoor en water).

Het Bevt geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens een extra afstandsbepaling, het zogenaamde plasbrandaandachtsgebied. Voor dit plasbrandaandachtsgebied geldt een motivatieplicht indien bebouwing gewenst is. Indien nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd moet deze aan extra brandveiligheidseisen volgens het Bouwbesluit voldoen.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is indien een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De wetgever beschouwt een overlijdenskans van eens in de miljoen jaar (aangeduid met 10^{-6}) voor nieuwe situaties als acceptabel. Vertaald naar het bestemmingsplan (in dit geval de plankaart) kan het $PR=10^{-6}$ worden weergegeven als een contour (10^{-6} - contour). Rondom een bedrijf is dat vaak een cirkel, langs een transportas zijn dat min of meer parallelle lijnen aan beide zijden. Alle punten op de cirkel of lijnen vertegenwoordigen een plaatsgebonden risico van één op de miljoen jaar. Het plaatsgebonden risico vertegenwoordigt dus een afstandsnorm. Voor de afstand tussen de risicoveroorzakende activiteiten en kwetsbare objecten is die norm een harde grenswaarde. Voor de afstand tot beperkt kwetsbare objecten is die norm een richtwaarde waarvan mag worden afgeweken als daar een gegronde reden voor is. Binnen de 10^{-6} - contour mogen geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden bestemd of gebouwd. Voor bestaande situaties gelden overgangsregels.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan op het overlijden van een groep mensen als gevolg van een calamiteit. Het Bevt verplicht ertoe dat bij besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening het groepsrisico wordt beschreven en gemotiveerd. Voor het toetsen van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde oriëntatiewaarde. Dit is geen harde wettelijke norm maar een houvast om te toetsen of het groepsrisico acceptabel is al dan niet in combinatie met maatregelen voor de bestrijding van ongevallen. Volgens het Bevt moet het groepsrisico bepaald worden binnen het invloedsgebied, hetgeen bepaald wordt door de afstand waarbij voor 1 % van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt bij het grootst mogelijke ongeval, de zogenaamde 1% letaliteit contour. De grootte van deze contour verschilt per transportas.

Er zijn twee manieren om het groepsrisico te verlagen. Het is mogelijk maatregelen te nemen bij de risicoveroorzakende activiteit of het is mogelijk maatregelen te nemen in de omgeving daarvan. De mogelijkheid om maatregelen te nemen

bij transportroutes over weg, spoor en water zijn op lokaal niveau niet of nauwelijks aanwezig; gemeenten kunnen bijvoorbeeld niet sturen op aantallen vervoersbewegingen.

4. Vervoer gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water

Het risico bij transportassen wordt veroorzaakt door de mogelijkheid van beschadiging van een transportmiddel (b.v. een tankwagen) als gevolg van een ongeval, bijvoorbeeld een aanrijding en/of door brand. Hierdoor kan een deel of de gehele lading vrijkomen. De meest relevante stoffen zijn vloeibare gassen (b.v. LPG), brandbare vloeistoffen (b.v. benzine) en giftige stoffen. Bij een ongeval met vloeibaar gas kan dat gas vrijkomen en ontbranden met het mogelijk ontploffen van een tankwagen tot gevolg. Een ongeval met brandbare vloeistof zal leiden tot een grote brand met veel hittestraling. Een ongeval met giftige stoffen zal vaak leiden tot de vorming van een giftige gaswolk.

4.1. Basisnet

Landelijk is een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en vaarwegen ontwikkeld. Het basisnet geeft zekerheid over de te verwachten transportfrequenties en de daarbij behorende zonering. De uitgangspunten van het basisnet, waaronder de transportfrequenties waarmee gemeenten bij risicoanalyses dienen te rekenen, zijn wettelijk verankerd door middel van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling basisnet. Het Bevt beschrijft de afstanden tussen transportroutes en (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen. Dit zijn alle plaatsen waar zich regelmatig personen bevinden m.u.v. verkeersdeelnemers. De transportfrequenties, opgenomen in de Regeling basisnet, corresponderen met de maximale gebruiksruimte voor het vervoer. Voor de berekening van de risico's ten behoeve van dit plan is gerekend met de basisnet uitgangspunten uit de Regeling basisnet.

De getoetste normen hebben betrekking op het zogenaamde plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

4.2. Vervoer over de weg, A12

Omgeving van de A12

De noordzijde van de A12, tussen het Amsterdam Rijnkanaal en het Merwedekanaal, bestaat voor een groot deel uit een woonmall/meubelboulevard, waarvan een Ikea vestiging deel uitmaakt. Voor het overige bestaat het gebied uit enkele grootschalige kantoorpanden, bedrijvigheid en een groot hotel. De planlocatie bevindt zich ook in dit gebied. Ten oosten van het Merwedekanaal bevindt zich vooral woonbebouwing en enkele sportaccomodaties (incl. sportvelden). Ten zuiden van de A12, tussen beide kanalen, bevindt zich een groot kantoorgebouw van Rijkswaterstaat, een hotel en nog wat bedrijvigheid. Ten oosten van het Merwedekanaal bevindt zich bebouwing van de gemeente Nieuwegein en bestaat vooral uit kantoren en diverse bedrijvigheid.

Uitgangspunten van het basisnet

De uitgangspunten van het basisnet worden onder andere bepaald door de transportfrequenties. Deze bedragen voor het aan het plangebied grenzende trajectdeel van de A12: 6855 voertuigen met brandbare gassen (LPG, propaan) per jaar.

Over de A12 worden ook andere gevaarlijke stoffen vervoerd (brandbare vloeistoffen zoals benzine, toxische vloeistoffen zoals acrylnitril), maar van alle gevaarlijke stoffen zijn de brandbare gassen maatgevend voor het groepsrisico.

De transportfrequenties en nog enkele andere uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage I (tabel basisnet weg) van de Regeling basisnet.

Toetsing plaatsgebonden risico en plasbrandaandachtsgebied

Op basis van de uitgangspunten van het Basisnet bestaat er voor de A12, ter hoogte van het plangebied een PR 10^{-6} contour van 25 meter gerekend vanaf de weg. De PR 10^{-6} contour blijft daarmee binnen de contouren van het snelwegtracé. De planlocatie ligt daardoor ruim buiten de PR 10^{-6} contour.

Ook bestaat er voor het genoemde wegdeel een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter, gerekend vanaf de rand (= buitenste kantstreep) van de weg. Aangezien de geprojecteerde bebouwing buiten dit PAG blijft is een nadere motivering niet aan de orde.

Verantwoording groepsrisico

Volgens het Bevt moet een zogenaamde verantwoording van het groepsrisico worden uitgevoerd. Deze wordt hierna beschreven. Hierbij wordt de omvang van het groepsrisico in beeld gebracht en wordt vervolgens beschreven hoe het groepsrisico beïnvloed kan worden door eventuele maatregelen aan het transport en de omgeving.

Tot slot wordt beschreven welke factoren van invloed zijn op de inperking van het aantal slachtoffers voor het geval dat zich daadwerkelijk een zwaar ongeval voordoet. Enerzijds gaat het er om dat de hulpdiensten zich voorbereiden op het bestrijden van een zwaar ongeval, anderzijds gaat het erom dat personen snel naar een veilige plek kunnen vluchten.

Personendichtheid en GR

In opdracht van de initiatiefnemer is door adviesbureau AVIV het groepsrisico berekend waarbij gebruik is gemaakt van het rekenprogramma RBM II. In dit programma zijn de uitgangspunten zoals hierboven genoemd als brongegevens ingevoerd. Het groepsrisico wordt bepaald binnen de zogenaamde 1% letaliteitcontour. Deze is door AVIV bepaald op 355 meter. In dat gebied bevinden zich de onder "Omgeving van de A12" genoemde bestemmingen. Om een indruk te geven van de hoogte van het groepsrisico ten opzichte van wat als aanvaardbaar wordt beschouwd, de oriëntatiewaarde, is het gebruikelijk om de kansen te vergelijken die horen bij een ongeval met resp. 10, 100 en 1000 dodelijke slachtoffers. Deze kansen zijn af te lezen in de diagrammen die in het rapport van AVIV zijn opgenomen. Uit de rapportage blijkt dat de oriëntatiewaarde in de bestaande situatie niet wordt overschreden en het groepsrisico 0,89 maal de oriëntatiewaarde bedraagt. Voor de toekomstige situatie incl. het casino is er wel een overschrijding en bedraagt het groepsrisico 1,65 maal de oriëntatiewaarde. De rapportage waarin de groepsrisico's zijn weergegeven is als bijlage ("Externe veiligheid A12 Holland Casino Utrecht " dd 22 december 2016) bij dit bestemmingsplan toegevoegd.

Het groepsrisico neemt toe door de realisatie van het bestemmingsplan, en levert voor de nieuwe situatie een overschrijding op van de oriëntatiewaarde. De overschrijding is niet in strijd met het Bevt en de gemeentelijke Nota Externe veiligheid, maar vraagt wel om een uitgebreide motivering/verantwoording.

In de Nota EV is hiervoor de volgende beleidskeuze gemaakt: "Utrecht accepteert, onder inachtneming van de verantwoordingsplicht, overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico. Ook hiermee zal terughoudend worden omgegaan."

Verlaging groepsrisico door eventuele maatregelen aan het transport

Het basisnet is het resultaat van een langdurig afwegingsproces tot het optimaliseren van de externe veiligheid rond het totale Nederlandse wegennet. De gezamenlijke verantwoording van wegbeheerder, ministerie en gemeente die in het kader van het opstellen van het basisnet heeft plaatsgevonden, behoeft in het kader van dit bestemmingsplan niet opnieuw uitgevoerd te worden. Het genoemde afwegingsproces heeft geresulteerd in een maximaal aantal van 6855 voertuigen met brandbare gassen per jaar.

Door de wettelijke borging van de uitgangspunten van het basisnet is de transportbijdrage aan het groepsrisico gefixeerd in een risicoruimte. Als gevolg hiervan is het groepsrisico niet meer te beïnvloeden door maatregelen aan het transport.

Verlaging groepsrisico door maatregelen in de omgeving en/of ruimtelijke alternatieven

Het casino is momenteel gevestigd aan de Overste den Oudenlaan. In verband met het aflopen van de tijdelijke bestemming 'casino' voor dat pand bestaat de noodzaak voor het vinden van een nieuwe locatie. De gemeente Utrecht wil Holland Casino graag voor Utrecht houden omdat deze met circa 400 medewerkers als een belangrijke werkgever geldt. De overschrijding van de oriëntatiewaarde vraagt om een gedegen motivatie/verantwoording waarom juist voor deze locatie is gekozen. Die motivatie is opgenomen in de begeleidende brief bij de Bouwenvelop Holland Casino, gericht aan de gemeenteraad, en luidt als volgt:

"Dat Holland Casino in haar zoektocht naar een definitieve locatie in de stad Utrecht is uitgekomen bij een locatie aan de rand van het transformatiegebied Merwedekanaalzone sluit goed aan bij de verschillende opgaven waar de stad voor staat. Vanuit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) is de Merwedekanaalzone een van de prioritaire gebieden waar de groei van de economie en het aantal inwoners moet worden opgevangen. Het gebied zal zich de komende periode ontwikkelen tot een nieuwe, hoogstedelijke stadswijk, waar met plezier gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. De locatie aan de Winthontlaan is door haar ligging direct naast de snelweg A12 niet geschikt om te wonen of voor andere gevoelige bestemmingen. Ook is er geen behoefte aan nieuwe kantoren in dit gebied en willen we de (huidige) detailhandel meer concentreren op de woonboulevard aan de westzijde van de Europalaan. Wij zien dat de functie van een casino logisch past bij het recent opgeleverde, naastgelegen Van der Valk hotel en bijdraagt aan de levendigheid van het gebied, eens te meer door de toevoeging van –los van het casino te bezoeken- horeca aan de kant van het kanaal.

Ook vanuit de mobiliteitsopgave is de situering vlakbij een snelwegafrit een pluspunt. Wetende dat het merendeel van de casinobezoekers met de auto komt, is het prettig als deze auto's niet allemaal de stad in hoeven rijden (bijv. naar de huidige plek van het casino in het stationsgebied), maar aan de rand van het gebied worden afgevangen. Met haar circa 400 medewerkers is Holland Casino bovendien een belangrijke werkgever, die we graag voor Utrecht behouden."

Maatregelen m.b.t. voorbereiding van bestrijding en beperken omvang van zwaar ongeval

De volgende locatiespecifieke voorwaarden bepalen of een (dreigend) zwaar ongeval goed bestreden kan worden of zelfs voorkomen:

- Bluswatercapaciteit. De totale bluswatercapaciteit wordt voor de bestrijding van een (dreigend) zwaar ongeval op de A12 als voldoende beschouwd. In de directe nabijheid van de A12 is open water aanwezig (Merwedekanaal) en op en nabij het terrein van Holland Casino liggen voldoende brandkranen.
- Inzettijd. Inzettijd van de brandweer is goed. Het plangebied wordt bediend door de brandweerpost aan de Helling. Tevens kan een snelle inzet plaatsvinden vanuit de brandweerposten Nieuwegein Noord en De Meern.
- Bereikbaarheid. Het gaat om een snelweg met veel rijstroken. De bereikbaarheid op de snelweg is geen probleem. Het plangebied zelf is vanwege de ruime infrastructuur (o.a. A12, Europalaan en Beneluxlaan) goed bereikbaar.

Mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen bij een "dreigend" zwaar ongeval

In het geval dat een ongeval dreigt of zich voordoet moeten personen zich in veiligheid kunnen brengen. Bij sommige scenario's (vooral bij de vorming van een giftige wolk) is het beter om in het gebouw te blijven en beschermd te worden door de gebouwschil (hittewerende gevels, afsluitbare ventilatiesystemen). Bij een dreigend ongeval is het juist beter om te vluchten via voldoende vluchtwegen die aan de juiste zijden van het gebouw zijn gesitueerd. Voor de keuze hoe te handelen is een goede instructie (bedrijfsnoodplan, ontruimingsoefeningen) van wezenlijk belang.

De diverse mogelijkheden hangen nauw samen met de fysieke gesteldheid van de aanwezige personen.

Achtereenvolgens worden de diverse mogelijke maatregelen hieronder besproken.

- Bescherming door de gebouwschil
 - Hittewerende gevel aan de A12-zijde. Holland Casino wordt buiten het plasbrandaandachtsgebied gerealiseerd. De westgevel wordt in glas uitgevoerd. De zuidgevel, parallel aan de snelweg, wordt niet in glas uitgevoerd. De afstand van het gebouw ten opzichte van een mogelijke plasbrand is voldoende groot, zodat het gebouw de personen in het gebouw van Holland Casino bescherming biedt tegen de gevolgen van een plasbrand (brand en hittestraling) veroorzaakt door het vervoer van brandbare stoffen op de A12. Personen worden door het gebouw voldoende beschermd.
 - Een (centraal) afsluitbaar ventilatiesysteem. Wanneer een incident met een vrachtwagen met toxische stoffen nabij Holland Casino plaatsvindt en er een gifwolk vrijkomt kan door middel van de centraal afsluitbare ventilatie ervoor worden gezorgd dat personen binnen het gebouw voldoende bescherming krijgen tegen de gevolgen van een gifwolk. Wanneer de ventilatie snel kan worden uitgeschakeld zal de concentratie giftige stof in het gebouw voldoende laag blijven, zodat personen niet komen te overlijden aan de gevolgen van de gifwolk.
 - Drukbestendige gevels. Wanneer een BLEVE ontstaat op de A12 vindt er een drukgolf en een korte hevige brand plaats. Om een gebouw voldoende te beschermen tegen de gevolgen van een BLEVE zou het moeten worden uitgevoerd als een bunker. Dit is niet mogelijk gezien de functie en uitstaling van Holland Casino. Daarnaast is het financieel onhaalbaar een Casino als bunker uit te voeren en wegen de kosten niet op tegen de zeer geringe kans dat er een BLEVE pal voor Holland Casino plaatsvindt. Wanneer de BLEVE honderd meter verderop plaatsvindt zouden deze drastische maatregelen al niet meer nodig zijn.

Voor de externe veiligheid-scenario's brand en gifwolk is de beste strategie om binnen te schuilen. De gevel aan de A12 biedt voldoende bescherming voor personen binnen. De afsluitbare ventilatie zorgt voor een voldoende veilig binnenklimaat bij een gifwolk. Uitgangspunten hierbij zijn dat de gifwolk binnen 30 minuten weg is (toxische concentratie laag en/of wolk is overgedreven). Daarna kan men via de vluchtwegen het gebouw verlaten.

- Vluchtwegen vanuit het gebouw. Mensen kunnen het gebouw via de Winthontlaan verlaten. Deze uitgang bevindt zich aan de schaduwzijde van de A12 en is voldoende beschermd tegen eventuele warmtestraling afkomstig van een plasbrand op de A12.
- Vluchtmogelijkheden vanaf de planlocatie. Bij een dreigende calamiteit moeten personen in staat zijn om snel van de bedreigde plek weg te kunnen komen. Zodra personen het gebouw hebben verlaten is het nodig dat er in voldoende richtingen straten en wegen zijn waarlangs men verder van de risicobron af kan vluchten. Deze mogelijkheden zijn in voldoende mate aanwezig zijn (zie ook hierboven onder "Bereikbaarheid").
- Zelfredzaamheid. Gelet op het karakter van het plangebied (casino) kan ervan worden uitgegaan dat de meeste mensen een goede gezondheid hebben en mobiel zijn. Dit betekent dat personen zich bij een eventuele dreigende situatie op eigen kracht goed in veiligheid kunnen brengen. Vanwege de bescherming door de gebouwschil (zie hierboven) ontstaat voldoende vluchttijd.
- Bedrijfsnoodplan, BHV-organisatie en ontruimingsoefeningen. Tijdige waarschuwing is essentieel. De ontruimingsplannen voor deze locatie gaan in op herkenning van de calamiteit, de alarmering die hierop moet plaatsvinden, de organisatie van de basishulpverlening en de communicatie. Voor de alarmering wordt aangesloten op het aanwezige alarmeringssysteem.
Holland Casino beschikt over een eigen BHV organisatie. De BHV zal opgeleid worden om naast de reguliere taken ook hulp te verlenen bij ongevallen met gevaarlijke stoffen op de A12.
Jaarlijks wordt minimaal één verplichte ontruimingsoefening gehouden. Alle medewerkers van de locatie worden getraind in ontruiming en andere bhv-gerelateerde zaken. Hierbij kan de keuze worden gemaakt deze oefening in

overleg met de brandweer plaats te laten vinden. Afhankelijk van het type incident op de A12 moet worden ingezet op veilig schuilen of veilig vluchten. De BHV zal in overleg met de VRU hier een protocol voor opstellen.

In het vooroverleg zijn over de hierboven genoemde maatregelen diverse afspraken gemaakt met de Veiligheidsregio Utrecht (VRU), o.a. dat de VRU betrokken wordt bij de bouwplanfase.

Toekomstige ontwikkelingen

Er worden geen toekomstige planologische ontwikkelingen voorzien.

Conclusies

Voor de A12, ter hoogte van het plangebied, bestaat volgens het Basisnet een PR 10^{-6} contour. Deze contour blijft binnen de contouren van het snelwegtracé. De planlocatie ligt daardoor ruim buiten de PR 10^{-6} contour. Ook bestaat er volgens de uitgangspunten van het Basisnet een plasbrandaandachtsgebied (PAG). Dit PAG heeft geen overlap met het plangebied. Daarmee wordt voldaan aan het Besluit externe veiligheid transportroutes.

Het groepsrisico neemt toe door de realisatie van het bestemmingsplan, en levert voor de nieuwe situatie een overschrijding op van de oriëntatiewaarde. De overschrijding is niet in strijd met het Bevt en de gemeentelijke Nota Externe veiligheid, maar vraagt wel om een gedegen onderbouwing waarom juist deze locatie is gekozen om het casino te vestigen. De onderbouwing is opgenomen in de begeleidende brief bij de Bouwenvelop Holland Casino, gericht aan de gemeenteraad, en luidt als volgt:

"Dat Holland Casino in haar zoektocht naar een definitieve locatie in de stad Utrecht is uitgekomen bij een locatie aan de rand van het transformatiegebied Merwedekanaalzone sluit goed aan bij de verschillende opgaven waar de stad voor staat. Vanuit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) is de Merwedekanaalzone een van de prioritaire gebieden waar de groei van de economie en het aantal inwoners moet worden opgevangen. Het gebied zal zich de komende periode ontwikkelen tot een nieuwe, hoogstedelijke stadswijk, waar met plezier gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. De locatie aan de Winthontlaan is door haar ligging direct naast de snelweg A12 niet geschikt om te wonen of voor andere gevoelige bestemmingen. Ook is er geen behoefte aan nieuwe kantoren in dit gebied en willen we de (huidige) detailhandel meer concentreren op de woonboulevard aan de westzijde van de Europalaan. Wij zien dat de functie van een casino logisch past bij het recent opgeleverde, naastgelegen Van der Valk hotel en bijdraagt aan de levendigheid van het gebied, eens temeer door de toevoeging van –los van het casino te bezoeken- horeca aan de kant van het kanaal.

Ook vanuit de mobiliteitsopgave is de situering vlakbij een snelwegafrit een pluspunt. Wetende dat het merendeel van de casinobezoekers met de auto komt, is het prettig als deze auto's niet allemaal de stad in hoeven rijden (bijv. naar de huidige plek van het casino in het stationsgebied), maar aan de rand van het gebied worden afgevangen. Met haar circa 400 medewerkers is Holland Casino bovendien een belangrijke werkgever, die we graag voor Utrecht behouden."

Vanwege het hoge groepsrisico is het belangrijk dat maatregelen genomen worden die leiden tot inperking van het aantal slachtoffers voor het geval dat zich daadwerkelijk een zwaar ongeval voordoet.

In het vooroverleg is daarom met de Veiligheidsregio Utrecht veel aandacht besteed aan maatregelen die leiden tot een extra bescherming van de bezoekers van het casino en goede mogelijkheden om te kunnen vluchten. De meeste maatregelen zijn niet ruimtelijk relevant en kunnen niet worden geborgd in het bestemmingsplan. Bij de nadere uitwerkingen van de bebouwing, in een later fase, moet hier alsnog nadrukkelijk aandacht aan besteed worden, in overleg met de Veiligheidsregio Utrecht. De maatregelen zullen zo veel mogelijk worden voorgeschreven in de omgevingsvergunning.

Gelet op het voorgaande wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Het wegvervoer van gevaarlijke stoffen legt geen beperkingen op aan het bestemmingsplan. Wel zijn er afspraken gemaakt over maatregelen met betrekking tot o.a. de gebouwschil die tot doel hebben het aantal slachtoffers te beperken in het geval zich een ongeval met gevaarlijke stoffen voordoet.